

## ASAMBLEA — 35° PERÍODO DE SESIONES

### COMITÉ EJECUTIVO

#### Cuestión 16: Mejoramiento de la seguridad operacional

#### FUNDACIÓN DE UNA ORGANIZACIÓN REGIONAL DE VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL EN EL PACÍFICO [OFICINA DE SEGURIDAD OPERACIONAL DEL PACÍFICO (PASO)]

(Nota presentada por Samoa en nombre de Australia, Fiji, Islas Salomón, Kiribati, Papua Nueva Guinea, Samoa, Tonga y Vanuatu)

#### RESUMEN

En esta nota se abordan las dificultades que enfrentan los pequeños Estados para cumplir con sus responsabilidades en materia de vigilancia de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación y se describe el considerable avance que se ha alcanzado en el Pacífico con la fundación de la Paso. La nota abarca las facetas singulares de la Organización y sugiere que la OACI considere apoyar en forma más general a las diversas estructuras orgánicas regionales que se están desarrollando en diferentes lugares.

#### REFERENCIAS

A35-WP/63 — Estrategia unificada para resolver las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional  
*Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Doc 7300)

### 1. INTRODUCCIÓN

1.1 A mediados de los noventa se reconocieron las dificultades que enfrentaban los pequeños Estados insulares del Pacífico para cumplir con sus obligaciones en materia de vigilancia de la seguridad operacional de la aviación internacional. En 1998, como parte de un plan regional de aviación, se elaboró una política para avanzar hacia la creación de un sistema a escala regional, colaborativo y armonizado.

1.2 Se emprendieron diversos estudios, utilizando como punto de partida el Proyecto de desarrollo cooperativo de la seguridad operacional y el mantenimiento de la aeronavegabilidad (COSCAP) de la OACI. Se decidió que la organización regional del Pacífico necesitaba ir más allá del grado de desarrollo alcanzado por el COSCAP en ese momento y se concibió el concepto de la Oficina de seguridad operacional del Pacífico (PASO). La Oficina abarcaba inicialmente los aspectos de

aeronavegabilidad, operaciones de vuelo y otorgamiento de licencias, habiéndose agregado ahora aeropuertos y seguridad.

1.3 En agosto de 2002 la PASO se constituyó en una empresa sin fines de lucro y a partir de allí se desarrolló la oficina. Para principios de 2005 se ha previsto iniciar operaciones de vigilancia de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación, basándose en los ocho elementos críticos de un sistema de vigilancia de la seguridad operacional.

## 2. SITUACIÓN

2.1 La PASO parte de la premisa fundamental de que sus Estados miembros poseen y dirigen la organización en su totalidad. Esto se lleva a cabo mediante un Consejo de Directores integrado por representantes de cada uno de los Estados, por lo general a nivel de Ministro de transportes o Director General de Aviación Civil. También están representados en el Consejo la Asociación de Líneas Aéreas del Pacífico Meridional y la Secretaría del Foro de las Islas del Pacífico. Se ha invitado a la OACI a participar en el Consejo en calidad de asesor técnico/observador. Solamente los Estados tienen derecho de voto en el Consejo y la presidencia se rota mediante elección.

2.2 Con arreglo al concepto de la PASO, la organización realizará tareas de vigilancia de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación, en nombre de los Estados miembros y en calidad de órgano de asesoría técnica. Esta vigilancia incluirá auditorías, supervisión, asistencia a la industria y verificación de cumplimiento. Para facilitar esta función, Estados miembros que soliciten servicios de la PASO han convenido en normalizar sus reglamentos de operación nacionales, basándose en la reglamentación de Nueva Zelanda.

2.3 Para realizar las auditorías se utilizará inicialmente el método de auditoría de producto/resultado y el sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) aumentando el énfasis en el SMS a medida que la industria aeronáutica acrecienta su capacidad de utilizar este sistema. Asimismo, se está examinando el sistema IOSA de la IATA y se está considerando que forme parte importante del sistema PASO.

2.4 De conformidad con el Convenio, los Estados continúan siendo responsables por la vigilancia y por consiguiente los informes de la PASO se enviarán al Estado pertinente con recomendaciones de aprobación o medidas correctivas y de seguimiento, según sea necesario.

2.5 La función de la PASO también incluye asistencia y asesoría a la industria, ya que la “asociación para fines de seguridad operacional” se considera el medio más eficaz de utilizar los escasos recursos técnicos en la región.

2.6 La dotación de personal de la PASO incluirá expertos técnicos en las disciplinas de operaciones de vuelo, aeronavegabilidad, aeropuertos y seguridad así como personal de apoyo administrativo. El carácter colaborativo y regional de la organización permite hacer economías de escala y el carácter de institución sin fines de lucro supone su funcionamiento sobre una base de recuperación de costos.

2.7 A fin de establecer las obligaciones de los Estados y la organización, se ha finalizado un tratado de seguridad operacional y seguridad de la aviación civil del Pacífico que está abierto para la firma de los Estados miembros. El tratado hace referencia específica al Convenio sobre Aviación Civil.

2.8 Hasta la fecha, toda la financiación de la PASO proviene de los Estados miembros mediante contribuciones y una cuota anual por membresía en el Consejo. Se están adelantando los

trámites de financiación mediante un préstamo a largo plazo del Banco Asiático de Desarrollo para cubrir los costos de establecimiento.

### **3. CONCLUSIONES**

3.1 Los Estados miembros de la PASO consideran que la organización les permitirá cumplir con sus obligaciones internacionales total y eficazmente en función de los costos. Si bien se han requerido tiempo y esfuerzos considerables para establecer la oficina, ésta se encuentra próxima a cristalizarse.

3.2 Debido a algunas dificultades específicas dentro de la región la oficina es ligeramente diferente al COSCAP apoyado por la OACI.

3.3 Estas diferencias indican la necesidad de ser flexible en el establecimientos de organizaciones regionales para lograr los mejores resultados posibles en materia de seguridad operacional y seguridad de la aviación. En los párrafos 6.4 y 6.7 de la nota A35-WP/63 titulada Estrategia unificada para resolver las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional, se hace referencia específica a organizaciones tales como la PASO.

3.4 Por estas razones, los Estados miembros de la PASO apoyan plenamente las iniciativas comprendidas en la nota de estudio A35-WP/63 y en particular la flexibilidad inherente en un enfoque que permita que algunos grupos de Estados establezcan una estructura orgánica regional que responda a sus deficiencias y necesidades específicas.

3.5 El apoyo que la OACI brinda, en principio, a las organizaciones regionales distintas a COSCAP permite alentar a Estados más importantes dentro de los grupos regionales a que presten apoyo local y eficazmente en función de los costos.

### **4. REPERCUSIONES FINANCIERAS DE LA MEDIDA PROPUESTA**

4.1 La adopción por la OACI de un enfoque más flexible para la creación de organizaciones regionales no tiene repercusiones financieras específicas en los recursos de la OACI. La labor dentro de la Secretaría relativa al suministro de textos de orientación para tales organizaciones está bastante avanzada.

### **5. DECISIÓN DE LA ASAMBLEA**

5.1 Se invita a la Asamblea a:

- a) tomar nota de la presente;
- b) reconocer la necesidad de adoptar un enfoque flexible para el establecimiento de organizaciones a escala regional;
- c) respaldar la nota A35-WP/63 y la resolución adjunta a la misma; y
- d) encargar al Secretario General, por intermedio de las Oficinas regionales de la Organización, a que proporcione asistencia adecuada para promover la creación de organizaciones subregionales encargadas de tareas de vigilancia de la seguridad operacional.